385.2312
C42m

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

MANUEL DU TAXATEUR

NOTIONS ÉLÉMENTAIRES

POUR LE

CALCUL DES TAXES

applicables au transport

DES

Animaux, Marchandises, Voitures, Cercueils, Finances et Valeurs

en Grande et en Petite Vitesses

THE LIBRARY OF
AUG 25 1924
UNIVERSITY OF ILLINOIS

1921

THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY
385.2312
C42m

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

MANUEL DU TAXATEUR

NOTIONS ÉLÉMENTAIRES

POUR LE

CALCUL DES TAXES

applicables au transport

DES

Animaux, Marchandises, Voitures, Cercueils, Finances et Valeurs

en Grande et en Petite Vitesses

1921

385.2312
C42m

TABLE DES MATIÈRES

THE LIBRARY OF THE
AUG 25 1924
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Chapitre 1

PRINCIPES GÉNÉRAUX SUR LA TAXATION DES TRANSPORTS

Pages

§ 1er. — PRÉLIMINAIRES 7
§ II. — INDICATION DES SERVICES AUXQUELS LES STATIONS SONT OUVERTES. 8
§ III. — RECHERCHE DE LA DISTANCE KILOMÉTRIQUE . . 9
a) Parcours intérieurs au réseau P.-O. 9
b) Parcours intérieurs aux autres réseaux 10
c) Parcours communs au réseau d'Orléans et à d'autres réseaux 10
§ IV. — TARIFS GÉNÉRAUX ET TARIFS SPÉCIAUX 12
§ V. — FORME DES BARÈMES 13
§ VI. — POIDS A TAXER 14
§ VII. — OBSERVATIONS SUR LE CALCUL DES TAXES . . . 14
§ VIII. — MAJORATIONS ET IMPOT 16

Chapitre 2

GRANDE VITESSE

§ IX. — TARIF GÉNÉRAL 19
§ X. — TARIFS SPÉCIAUX 21
§ XI. — CONDITIONS D'APPLICATION DES TARIFS. 22
A. Conditions d'application des tarifs généraux G. V. uniformes sur tous les réseaux 23

554406

Pages

a) Frais de manutention 23
b) Timbre et Enregistrement 24
c) Désinfection. 24
d) Marchandises légères ne pesant pas 200 kilos sous le volume d'un mètre cube 25
e) Colis lourds et objets de dimensions exceptionnelles 26
B. Conditions d'application communes à tous les tarifs spéciaux de Grande Vitesse. . 27
Stations intermédiaires 27

Chapitre 3

PETITE VITESSE

§ XII. — **CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES ET TABLE GÉNÉRALE DES MARCHANDISES** . . . 32
§ XIII. — **TARIFS GÉNÉRAUX**. 35
§ XIV. — **TARIFS SPÉCIAUX** 37
§ XV. — **CONDITIONS D'APPLICATION DES TARIFS**. 44
A. Conditions d'application des tarifs généraux P. V. communes à tous les réseaux. 44
a) Envois composés de marchandises de séries différentes. 45
b) Frais de gare, de manutention, de transmission, de transbordement 45
c) Timbre et Enregistrement 47
d) Désinfection. 47
e) Marchandises légères ne pesant pas 200 kilos sous le volume d'un mètre cube. 48
f) Matières inflammables ou explosibles et matières dangereuses, vénéneuses ou infectes 48
g) Colis lourds et objets de dimensions exceptionnelles 49

Pages

B. Conditions générales d'application communes à tous les tarifs spéciaux de Petite Vitesse. 52

a) Recherche de la taxe la plus économique 52

b) Soudure des taxes à l'intérieur d'un réseau 53

c) Calcul de la taxe dans certains cas particuliers . . 55

d) Barèmes communs. — Calcul des taxes. 57

En annexe : Exemples d'application.

Chapitre 1

PRINCIPES GÉNÉRAUX SUR LA TAXATION DES TRANSPORTS G. V. ET P. V.

§ I. — PRÉLIMINAIRES

Tout transport entre deux gares est passible d'une taxe calculée suivant le tarif appliqué :

a) Sur le poids de la marchandise ou un minimum de poids fixé (taxe à la tonne);

b) D'après le nombre de pièces (taxe à la pièce) ou le nombre d'animaux (taxe à la tête) dont se compose l'expédition;

c) D'après le mètre superficiel du plancher du wagon.

Le prix qui doit être payé, sur le parcours considéré, résulte, lorsqu'il est fait application;

a) D'un prix à la tonne, de la multiplication du prix prévu pour le transport d'une tonne de la marchandise expédiée par le poids de l'expédition exprimé en tonnes ou en fractions de tonne; si le tarif appliqué fixe un minimum de poids par wagon ou par expédition, il y a lieu de respecter ce minimum.

b) D'un prix à l'unité d'objets ou de têtes, de la multiplication de ce prix par le nombre d'objets ou de têtes dont se compose l'expédition;

c) D'un prix au mètre superficiel du wagon, de la multiplication du prix prévu pour un mètre superficiel par le nombre de mètres superficiels du plancher du wagon, en arrondissant au mètre supérieur les fractions d'un demi-mètre carré ou au-dessus et en négligeant les fractions inférieures à un demi-mètre carré. La superficie exacte du plancher est inscrite sur chaque wagon dans un encadrement spécial.

Le prix de transport sur un parcours déterminé d'une tonne de marchandise, d'un article taxé soit à l'unité, soit au mètre superficiel du wagon, résulte d'un tarif qui varie le plus souvent avec la distance parcourue; cette distance entre la gare expéditrice et la gare destinataire, nécessaire alors pour calculer ce prix de transport, est déterminée au moyen des documents dont il va être question au paragraphe III.

§ II. — INDICATION DES SERVICES AUXQUELS LES STATIONS SONT OUVERTES

Toutes les gares et stations sont munies d'un fascicule spécial donnant la nomenclature, par ordre alphabétique, des gares et stations du Réseau, avec indication des services auxquels ces gares et stations sont ouvertes.

Cette nomenclature comporte le numéro d'ordre sous lequel chaque gare ou station figure au tableau des distances kilométriques entre les gares et stations du Réseau d'Orléans, dont il est question à l'alinée *a*) du § III ci-après.

Pour les gares des réseaux autres que celui de P.-O., la même indication est donnée dans les *Recueils Chaix* de Grande et de Petite Vitesse, en face du nom de chaque gare, dans une nomenclature spéciale ou dans le tableau particulier des distances kilométriques de chacun de ces réseaux (voir l'alinéa *b* du § III ci-après).

Avant d'accepter un transport à l'expédition, il y a lieu de s'assurer, par la consultation de ces documents, que la gare destinataire est bien apte à le recevoir.

III. — RECHERCHE DE LA DISTANCE KILOMÉTRIQUE

On distingue : les parcours intérieurs du réseau P.-O.; ceux effectués sur les autres réseaux; ceux communs à ces réseaux et au réseau P.-O.

a) Parcours intérieurs au réseau P.-O. — Le « Tableau des Distances kilométriques » dont il est parlé au premier alinéa du § II ci-dessus donne les distances de toutes les gares du réseau P.-O. *entre elles*, distances calculées par les itinéraires les plus courts *n'empruntant exclusivement que les lignes du réseau.*

Ce tableau ne peut donc être utilisé que pour l'application de nos tarifs intérieurs entre deux de nos gares.

Une Instruction très claire figurant en tête de ce tableau en indique le mode d'emploi.

L'attention est appelée d'une façon toute particulière sur les points suivants :

1° Les distances inscrites en caractères inclinés (italiques) en regard de certaines relations ne doivent pas être utilisées pour le calcul des taxes déduites des barèmes kilométriques de nos tarifs intérieurs de *petite vitesse*.

2° Le tableau jalonne, par l'indication d'une ou plusieurs gares du parcours, l'itinéraire réalisant la plus courte distance par les lignes du réseau entre deux gares du tableau. Cette indication est nécessaire pour déterminer les stations intermédiaires auxquelles, on le verra plus loin, sont applicables les prix spécialement réduits qui pourraient exister entre ces deux gares, à défaut de combinaison de taxe plus avantageuse.

b) Parcours intérieurs aux autres réseaux. — Les distances pour les parcours intérieurs des réseaux autres que celui de P.-O. sont données, mais seulement entre les gares intérieures de ces réseaux et les points de transit avec les réseaux voisins, dans les tableaux compris dans les *Recueils Chaix* de Grande et de Petite Vitesse dont sont munies les gares.

c) Parcours communs au réseau P.-O. et a d'autres réseaux. — 1° Pour avoir la distance *la plus courte*

entre deux gares de réseaux différents, on doit faire emploi des « *Tableaux des distances kilométriques A et B.* »

Le tableau A donne, pour tout le réseau français (Grands Réseaux et Ceintures), les distances de toutes les gares de pleine ligne aux bifurcations voisines.

Le tableau B donne pour chaque gare de bifurcation les distances à toutes les bifurcations des autres réseaux.

Une notice explicative placée en tête du tableau A indique la manière de se servir de ces deux tableaux A et B.

2° Il peut arriver qu'on ait à déterminer la distance entre deux gares de deux réseaux différents *sans passer par les lignes d'un ou plusieurs réseaux intermédiaires qui offriraient cependant la voie la plus courte.*

Dans ce cas, la distance la plus courte sans emploi de ces réseaux intermédiaires est calculée au moyen des Tableaux des *Recueils Chaix* par la comparaison des distances calculées suivant les divers itinéraires susceptibles d'être envisagés.

3° Une annexe n° 1 au tableau général des distances kilométriques du réseau d'Orléans permet de calculer les distances kilométriques entre les gares du réseau d'Orléans, lorsque l'itinéraire court emprunte les rails d'un autre réseau. Une notice explicative placée en tête de cette annexe indique la manière de s'en servir.

§ IV. — TARIFS GÉNÉRAUX ET TARIFS SPÉCIAUX

Il existe deux catégories de tarifs :

Les tarifs généraux;

Les tarifs spéciaux qui donnent généralement des prix plus bas que ceux du tarif général.

Les tarifs généraux ou spéciaux peuvent être *intérieurs* ou *communs*.

On dit qu'un tarif est *intérieur* lorsqu'il est propre à un seul réseau, applicable par conséquent entre deux gares de ce réseau, en empruntant exclusivement des lignes appartenant à ce même réseau.

On dit qu'un tarif est *commun* lorsque plusieurs réseaux y participent; il est alors applicable directement entre deux gares de réseaux participant au tarif, en empruntant exclusivement des lignes appartenant à ces réseaux participants.

Les prix des tarifs généraux sont calculés au moyen de barèmes kilométriques.

Les prix des tarifs spéciaux sont également calculés le plus souvent au moyen de barèmes kilométriques applicables sur tout le réseau ou seulement sur certains parcours déterminés; ce sont aussi parfois des prix *fermes* (ou tout faits) applicables à certaines relations.

Les tarifs généraux sont applicables d'office.

Sauf des cas exceptionnels où leur application peut se trouver prescrite d'office, les tarifs spéciaux ne sont applicables qu'au cas où l'expéditeur en a revendiqué l'application sur sa déclaration d'expédition. Il n'est d'ailleurs pas nécessaire, sauf exception, que l'expéditeur spécifie en détail le tarif spécial qu'il désire, mais il suffit qu'il formule sa demande sous la forme « *tarif réduit* », « *tarif le plus réduit* », ou même qu'il indique simplement, en abrégé, « *R.* », « *P. R.* », « *L. P. R.* ».

Malgré cette revendication par l'expéditeur du tarif spécial, le tarif général reste bien entendu applicable sur les parcours où il est plus réduit que les tarifs spéciaux.

§ V. — FORME DES BARÈMES

Les taxes sont souvent données sous forme de barèmes ou tableaux indiquant, en regard des distances, les prix à percevoir par tonne. C'est le cas, notamment, pour les barèmes du tarif général et les barèmes des tarifs spéciaux P. V.

D'autres fois, les tarifs se bornent à indiquer les bases kilométriques des barèmes, c'est-à-dire *les prix par tonne, par unité ou par mètre superficiel et par kilomètre* applicables sur chacune des sections de distance. Ce cas se rencontre dans les tarifs spéciaux G. V.. L'exemple suivant indique comment doit opérer un agent taxateur pour déterminer une taxe dans ces conditions.

Soit à trouver, pour un parcours de 725 kilomètres, la taxe résultant d'un tarif ainsi libellé :

D'une gare quelconque à une gare quelconque du réseau.

Prix du barème ci-après :

		BASES KILOMÉTRIQUES
	Jusqu'à 100 kilomètres, par kilomètre.	0 fr. 32
Pour chaque kilomètre en excédent de	100 — 300 — — — . .	0 fr. 22
	300 — 600 — — — . .	0 fr. 12
	600 kilomètres	0 fr. 10

L'agent taxateur devra faire le calcul suivant :

Pour les 100 premiers kilomètres	100 k. × 0 fr. 32 = 32 fr.	»
— 200 kilomètres suivants (de 101 à 300)	200 k. × 0 fr. 22 = 44 fr.	»
— 300 — — (de 301 à 600)	300 k. × 0 fr. 12 = 36 fr.	»
— 125 — — (de 601 à 725)	125 k. × 0 fr. 10 = 12 fr.	50
Total du prix à 725 kilomètres		124 fr. 50

§ VI. — POIDS A TAXER

Sauf pour les envois à grande vitesse n'excédant pas 5 kilogrammes, le poids est arrondi, pour le calcul de la taxe, à la dizaine de kilos *supérieure*. Par exemple, 51 kilos sont comptés pour 60, 168 pour 170. Il y a d'ailleurs lieu de tenir compte, pour ce calcul de la taxe, des minima de poids fixés par les tarifs à appliquer.

§ VII. — OBSERVATIONS SUR LE CALCUL DES TAXES

Le prix donné par un barème doit être arrondi aux 5 centimes supérieurs lorsque la fraction atteint ou

dépasse 2 c. 5 et aux 5 centimes inférieurs lorsque cette fraction n'atteint pas 2 c. 5.

Par exemple, étant donné un barème à 0 fr. 32 par kilomètre, la taxe à 71 kilomètres ($71 \times 0{,}32 = 22$ fr. 72) devra être arrondie aux 5 centimes inférieurs, soit à 22 fr. 70; à 74 kilomètres, la taxe ($74 \times 0{,}32 = 23$ fr. 68) devra être arrondie aux 5 centimes supérieurs, soit à 23 fr. 70.

La taxe au poids d'une expédition donnée est obtenue en multipliant le prix du tarif pour une tonne par le poids de la marchandise remise à l'expédition (si, toutefois, le tarif appliqué prévoit un minimum de poids, il y a lieu de respecter ce minimum), poids évalué en prenant la tonne pour unité; par exemple, 675 kilos est pris dans le calcul pour $0^t{,}680$ (voir § VI), 12.672 kilos est pris dans le calcul pour $12^t{,}680$ (voir § VI). Le produit de la multiplication doit également être arrondi d'après la règle ci-dessus aux 5 centimes inférieurs ou supérieurs.

Par exemple : 1.638 kilos à 12 fr. 85 les 1.000 kilos donneront un prix total de 12 fr. $85 \times 1^t{,}64 = 21$ fr. 074, prix qui devra être arrondi à 21 fr. 05, la fraction en excédent (0 fr. 024) étant inférieure à 2 c. 5.

Le prix total d'une expédition ne peut d'ailleurs, dans aucun cas, être inférieur à 0 fr. 40 en Grande Vitesse et à 0 fr. 60 en Petite Vitesse.

§ VIII. — MAJORATIONS ET IMPOT

Tous les prix de transport sans exception appliqués sur les grands Réseaux, y compris les Ceintures de Paris, sont passibles de deux majorations, l'une de 25 °/₀, l'autre de 115 °/₀. Ces majorations se cumulent, ce qui revient à une majoration totale de 140 °/₀ qui s'applique à toutes les taxes prévues soit par le cahier des Charges, soit par les tarifs généraux ou spéciaux pour tous les transports, notamment :

En Grande Vitesse : articles de messageries, marchandises, denrées, finances, valeurs, objets d'art, voitures, pompes funèbres et animaux ;

En Petite Vitesse : marchandises, voitures, animaux et matériel roulant.

Il est perçu de plus un impôt, mais cet impôt ne porte que sur la taxe de transport, *toutes taxes accessoires comprises*, augmentée de la majoration de 25 °/₀.

Le taux de cet impôt est de :

25 °/₀ pour le transport des finances, valeurs, etc.

10 °/₀ pour le transport en Grande et en Petite Vitesse des marchandises en général ;

5 °/₀ pour le transport :

En Grande Vitesse, des denrées désignées à l'article 15 des conditions d'application du tarif général ;

En Petite Vitesse, des marchandises figurant aux 5e et 6e séries du tarif général.

(*Voir à l'Annexe l'Exemple N° 1.*)

Chapitre 2

GRANDE VITESSE

§ IX. — TARIF GÉNÉRAL

Les conditions et prix du tarif général de Grande Vitesse, sont :

a) Communs à tous les grands réseaux en ce qui concerne les transports d'articles de messageries, marchandises et denrées ;

b) Uniformes, mais non communs, pour les transports de finances, valeurs et objets d'art, voitures, cercueils et animaux.

Un fascicule spécial (barème 3) donne pour les différentes distances les prix tout calculés (frais accessoires, majoration et impôt compris) des barèmes applicables aux marchandises visées en *a*) ci-dessus, soit :

Par expédition	De 5 kilogrammes au plus.				
	Au-dessus de	5	jusqu'à	10	kilogrammes.
	—	10	—	20	—
	—	20	—	30	—
	—	30	—	40	—

par tonne (1000 kilogrammes) pour les envois au-dessus de 40 kilogrammes.

Ces barèmes sont applicables de bout en bout aussi bien aux transports effectués à l'intérieur du réseau P.O. qu'aux transports communs avec les autres grands réseaux.

Les barèmes spéciaux aux *denrées* ne profitent qu'à celles dont la désignation figure à l'article 15 des conditions d'application des tarifs généraux de grande vitesse; toutes les autres denrées sont taxées aux prix fixés pour les marchandises en général.

Un deuxième fascicule (barème 3 *bis*) donne, dans les mêmes conditions que le précédent, les prix des barèmes applicables aux transports visés en *b*, savoir :

1° Par 1.000 francs, pour les envois de finances, valeurs et objets d'art taxés *ad valorem*; par tonne, pour les mêmes expéditions de plus ou de moins de 40 kilogrammes, lorsqu'elles sont taxées au poids;

2° A la pièce, pour les voitures à 1 fond et celles à 2 fonds;

3° A l'unité, pour les cercueils par train omnibus et par train express;

4° A la tête, pour les animaux.

Les barèmes insérés dans ce fascicule sont applicables aux transports *intérieurs* sur *chacun* des réseaux. En cas d'expéditions empruntant deux ou plusieurs réseaux ces barèmes se soudent à eux-mêmes à chaque point de transit.

§ X. — TARIFS SPÉCIAUX

Abstraction faite des tarifs des voyageurs, bagages et chiens, les tarifs spéciaux de Grande Vitesse sont groupés suivant la nature des transports.

Ce groupement est en cours de modification.

Actuellement, 3 tarifs spéciaux G. V. sont sous la forme des nouveaux tarifs spéciaux P. V. (voir chap. III § XIV), c'est-à-dire qu'ils sont à la fois intérieurs et communs. Ce sont les tarifs suivants :

G. V. 1-101. — Animaux vivants ;
G. V. 28-128. — Voitures ;
G. V. 29-129. — Objets de dimensions exceptionnelles.

Les autres tarifs spéciaux G. V. sont sous la forme ancienne ; ils sont répartis, suivant leur numérotation, entre les cinq séries énumérées ci-après correspondant à la direction et à la nature du trafic :

1 à 30 pour le trafic intérieur de chaque réseau ;

100 à 129 pour le trafic commun aux divers réseaux français ;

200 à 229 pour le trafic international commun avec les réseaux des chemins de fer étrangers et les Compagnies de navigation maritime.

300 à 329 pour le trafic d'exportation commun aux divers réseaux français.

400 à 429 pour le trafic international d'exportation ou de transit commun avec les réseaux des chemins de fer étrangers et les Compagnies de navigation maritime.

Abstraction faite du chiffre des centaines, une marchandise déterminée est inscrite aux tarifs de même numéro dans chacune de ces cinq séries.

Par exemple, pour les denrées périssables, on doit suivant qu'il s'agit de trafic intérieur, de trafic commun, de trafic international d'importation ou d'exportation, de trafic commun d'exportation, de trafic international d'exportation ou de transit, chercher les taxes applicables dans le tarif G. V. n° 14, ou 114, ou 214, ou 314, ou 414.

§ XI. — CONDITIONS D'APPLICATION DES TARIFS

L'application des tarifs est soumise à un certain nombre de Conditions qu'on trouve :

a) dans les *Conditions d'application des tarifs généraux*, uniformes sur tous les réseaux ;

b) *dans les Conditions d'application communes à tous les tarifs spéciaux de Grande Vitesse* ;

c) dans les *Conditions d'application particulières* à chaque tarif spécial et qui sont inscrites dans chacun desdits tarifs.

Les Conditions d'application des Tarifs spéciaux peuvent déroger aux Conditions d'application des Tarifs généraux; ces dernières régissent les tarifs spéciaux en tout ce qu'elles n'ont pas de contraire aux Conditions des Tarifs spéciaux.

A. — Conditions d'application des tarifs généraux G. V. uniformes sur tous les réseaux.

Une partie de ces conditions intéresse exclusivement les transports des Voyageurs, des Bagages et des Chiens; pour les Marchandises, l'autre partie indique les bases des barèmes du tarif général et un certain nombre de réglementations spéciales dont les principales au point de vue de l'application des tarifs sont les suivantes :

a) Frais de manutention. — Lorsqu'il est stipulé dans le tarif que les prix doivent être augmentés des frais de manutention, il est perçu, en outre de la taxe de transport proprement dite indiquée dans le tarif :

pour les marchandises, messageries et denrées . . .	2 fr. 30 par 1.000 kilos.
pour les voitures et cercueils	3 fr. » par pièce.
pour les gros animaux (bœufs, chevaux, ânes). .	1 fr. 50 par tête.
pour les animaux moyens (veaux, porcs)	0 fr. 60 par tête.

Pour les petits animaux (moutons, chèvres) . . . 0 fr. 30 par tête.

Dans le cas d'application d'un seul barème, quel que soit le nombre de réseaux empruntés, les frais ci-dessus ne sont perçus qu'une seule fois. Dans le cas, au contraire, où plusieurs tarifs, intérieurs ou communs, sont utilisés à la suite les uns des autres, ces frais sont perçus autant de fois qu'il y a de tarifs appliqués.

En principe, tous les transports effectués au tarif général de Grande Vitesse sont manutentionnés par le Chemin de fer. En conséquence, les frais de manutention *sont compris* dans les prix des barèmes tout calculés mentionnés au § IX et n'ont par conséquent pas à leur être ajoutés.

b) Timbre et enregistrement. — Chaque expédition à Grande Vitesse donne lieu à la perception, en sus de la taxe, d'un droit fixe de timbre de 0 fr. 25 au profit de l'État et d'un droit fixe d'enregistrement de 0 fr. 15, pour rémunérer la Compagnie expéditrice de son travail d'écritures.

c) Désinfection. — Les wagons ayant transporté des animaux vivants doivent être désinfectés après transport. Pour cette opération, tout transport d'animaux donne lieu à la perception d'une taxe de désinfection fixée comme suit :

0 fr. 60 par tête pour les chevaux, poulains, ânes, mulets ;

0 fr. 45 par tête pour les bœufs, taureaux, vaches;

0 fr. 25 par tête pour les veaux et porcs ;

0 fr. 10 par tête pour les moutons, agneaux, brebis, chèvres,

sans que, pour une même expédition, la taxe puisse être supérieure à 3 francs par wagon à un seul plancher et 4 fr. 50 par wagon à 2 planchers.

Cette taxe n'est perçue qu'une fois, quels que soient les tarifs appliqués (communs ou intérieurs).

d) Marchandises légères ne pesant pas 200 kilos sous le volume d'un mètre cube. — Certaines marchandises légères, (*ce sont celles marquées d'un astérisque* (*) *à la classification générale des marchandises à Petite Vitesse*), sont taxées *moitié en sus* des prix du tarif général, quand elles sont transportées au *tarif général* et qu'elles ne pèsent pas 200 kilos sous le volume d'un mètre cube, à moins qu'il n'y ait avantage pour le public à appliquer le prix simple sans majoration au poids fictif obtenu en comptant 200 kilos par mètre cube pour le volume susceptible de contenir l'objet remis au transport.

Cette majoration n'est pas applicable lorsque le transport est effectué aux prix prévus au tarif général pour les expéditions d'un poids ne dépassant pas 40 kilos ou aux

prix et conditions d'un tarif spécial, à moins d'indication contraire expressément formulée dans ce tarif.

(*Voir à l'annexe l'exemple n° 2.*)

Pour les marchandises ainsi soumises à cette majoration, il est nécessaire au départ, pour en justifier ultérieurement la perception, d'inviter les expéditeurs à mentionner sur la déclaration d'expédition les trois dimensions extrêmes des colis, dimensions que la gare doit naturellement contrôler; en cas de refus des expéditeurs, l'agent de la gare doit porter lui-même cette mention. Les mêmes indications doivent figurer sur les récépissés à l'expéditeur et au destinataire.

e) Colis lourds et objets de dimensions exceptionnelles. — En principe, les prix des tarifs généraux doivent être augmentés de moitié pour les colis pesant *isolément* de 3.000 à 5.000 kilos et doublés pour les colis pesant isolément de 5.000 à 8.000 kilos.

Sauf le cas d'instructions spéciales du Service Central lesquelles fixent alors les conditions d'acceptation au transport, les gares ne doivent pas accepter en Grande Vitesse les colis pesant plus de 8.000 kilos. Il en est de même, en principe, pour les colis dont les dimensions excèdent celles ordinaires du matériel G. V. en circulation normale, c'est-à-dire $4^{m},50$ de longueur et $2^{m},80$ de largeur.

Le tarif G. V. 29-129 prévoit l'acceptalion, sous certaines conditions, des objets dont la longueur est supérieure à $4^{m},50$.

B. — Conditions d'application communes à tous les tarifs spéciaux de grande vitesse.

Ces conditions figurent au *Recueil Chaix* de Grande Vitesse.

L'attention des agents est spécialement appelée sur l'article 3 de ces conditions (Stations intermédiaires) reproduit ci-après :

Stations intermédiaires. — « Les transports effectués « aux conditions d'un tarif spécial de ou pour une gare « non dénommée audit tarif spécial, mais intermédiaire « entre deux gares dénommées, peuvent jouir du béné- « fice de ce tarif, en payant pour la distance entière, « depuis la dernière gare dénommée située avant le « lieu de départ, jusqu'à la première gare dénommée « située après le lieu de destination, si la taxe ainsi « calculée est plus avantageuse que celle du tarif « général.

« Ne sont considérées comme intermédiaires entre « deux gares dénommées que les stations situées sur « l'itinéraire le plus court entre les deux gares dénom- « mées. »

(*Voir à l'annexe, exemple n° 3.*)

Chapitre 3

PETITE VITESSE

Principes de la nouvelle tarification de Petite Vitesse et différences essentielles qu'elle présente avec l'ancienne.

Depuis l'édition de 1919 du présent manuel que celle-ci annule et remplace, des modifications très importantes ont été apportées dans la tarification de Petite Vitesse.

Les indications qui suivent font ressortir les différences essentielles résultant de ces modifications et mettent en évidence les principes de la nouvelle tarification.

1° Tarifs généraux.

L'ancienne tarification ne comportait pas de Tarif général de Petite Vitesse commun à tous les réseaux.

Chaque réseau avait ses barèmes applicables seulement sur ses lignes et qui différaient légèrement de ceux des autres réseaux.

Par suite, les taxes au tarif général pour les parcours intéressant deux ou plusieurs réseaux s'obtenaient par

la soudure des prix résultant des barèmes particuliers de chaque réseau.

Dans la nouvelle tarification, les Tarifs généraux pour le transport des marchandises en général, des voitures, des animaux et du matériel roulant sur rails sont à la fois intérieurs et communs aux grands réseaux et aux Ceintures de Paris, c'est-à-dire qu'ils s'appliquent d'une gare quelconque à une gare quelconque des réseaux de l'Est, de l'Etat (ensemble du réseau), du Midi, du Nord, d'Orléans, de P. L. M. et des Ceintures de Paris aussi bien aux parcours effectués sur un seul réseau qu'aux parcours intéressant deux ou plusieurs réseaux.

Toutefois, l'annexe aux Tarifs généraux du réseau du Midi applicable à diverses marchandises sur certaines lignes de ce réseau a été maintenue provisoirement.

2° Tarifs spéciaux.

L'ancienne tarification comportait :

a) des tarifs spéciaux particuliers à chaque réseau ou tarifs intérieurs ;

b) des tarifs spéciaux communs applicables à diverses marchandises et à certaines relations. Ces tarifs communs étaient divisés en quatre séries suivant la direction et l'étendue du trafic (trafic commun aux réseaux français, série 100; trafic international,

série 200; trafic d'exportation commun aux réseaux français, série 300; trafic international d'exportation et de transit, série 400).

Les divers tarifs spéciaux, intérieurs ou communs, prévoyaient soit des barèmes kilométriques, soit des prix fermes et leur diversité entraînait très fréquemment la recherche de la taxe économique par des itinéraires autres que l'itinéraire court.

Dans la nouvelle tarification, il n'y a plus qu'une seule série de tarifs spéciaux. Ces tarifs sont à la fois intérieurs et communs aux grands réseaux : Est, Etat (ensemble du réseau), Midi, Nord, Orléans, P. L. M. et Ceintures de Paris, c'est-à-dire qu'ils sont applicables aussi bien aux parcours effectués sur un seul réseau qu'aux parcours intéressant deux ou plusieurs réseaux.

Les anciens tarifs d'exportation se trouvent remplacés par une disposition édictant dans la plupart des tarifs nouveaux une réduction pour les marchandises exportées.

Il y a lieu de noter que les nouveaux tarifs spéciaux ne comportent que des barèmes kilométriques.

Les combinaisons de soudures de taxe et la recherche de la taxe économique par un itinéraire autre que l'itinéraire court ont ainsi à peu près complètement disparu.

Les explications ci-après fixent plus en détail sur le mécanisme de la tarification actuelle.

§ XII. — CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES ET TABLE GÉNÉRALE DES MARCHANDISES

a) Classification générale. — Il existe une Classification générale des Marchandises, commune à tous les réseaux ; les marchandises y sont rangées par ordre alphabétique et on trouve en regard de chacune d'elles :

1° Celle des quatre classes du Cahier des charges à laquelle elle appartient (cette indication sert assez rarement) ;

2° Celle des six séries du tarif général dans laquelle elle est rangée.

3° Pour les matières inflammables ou explosibles, dangereuses, vénéneuses ou infectes, celle des six catégories dans laquelle chacune de ces matières est rangée.

(Voir plus loin, § XV, A, *f*.)

Elle indique, en outre, par un astérisque (*) les marchandises dont la taxe doit être majorée lorsqu'elles pèsent moins de 200 kilos sous le volume d'un mètre cube. (Voir § XV, A, *e*.)

b) Table générale des Marchandises. — La Classification générale des Marchandises ne comprend pas toutes les désignations des marchandises qui peuvent être remises au transport ; souvent, d'ailleurs, les marchan-

dises y sont groupées sous des termes assez généraux.

Aussi existe-t-il une Table générale des Marchandises, commune également à tous les réseaux, qui comprend la plupart des produits ou objets susceptibles d'être remis au transport et indique pour chacun d'eux la marchandise de la Classification générale à laquelle il doit être assimilé pour l'application des tarifs.

La Table générale donne pour chaque marchandise :

1° Son nom, indiqué en caractères *ordinaires* lorsqu'il figure déjà à la Classification générale et en caractères *penchés* (*italiques*) lorsqu'il n'y figure pas ;

2° Dans ce dernier cas, la désignation correspondante de la Classification générale à laquelle cette marchandise doit être rattachée;

3° La série du tarif général d'après laquelle elle doit être taxée;

4° Les numéros des tarifs spéciaux éventuellement applicables ;

5° Pour les matières inflammables ou explosibles, dangereuses, vénéneuses ou infectes, la catégorie dans laquelle elles sont rangées. (Voir plus loin, § XV, A, *f*.).

Exemple :

Un expéditeur remet au transport un envoi déclaré « *Crémones* ». Les Crémones ne figurent pas à la Classification générale. Par contre, on trouve à la Table

générale des Marchandises, en italique, le terme « *Crémones* » et l'on y voit que l'envoi doit être taxé comme « Ferronnerie non dénommée », c'est-à-dire au tarif général à la 2e série.

On y voit, en outre, que, s'il y a revendication du tarif réduit, il y a lieu de faire application de la tarification prévue au tarif spécial P. V. nos 14-114, pour les Crémones ou, à défaut de ce terme dans ledit tarif spécial, pour la Ferronnerie non dénommée, si cette tarification donne le prix de transport le plus réduit.

La Table générale des Marchandises figure, sous forme de livret spécial, dans la collection des tarifs de la Compagnie d'Orléans; elle figure aussi au *Recueil Chaix* P. V.

Si un expéditeur remet au transport une marchandise sous une dénomination qui ne figure pas à la Table générale des Marchandises (certains expéditeurs tiennent en effet à inscrire sur leurs lettres de voiture le nom donné par eux à une spécialité), il y a lieu de l'inviter à spécifier sur la déclaration d'expédition une désignation inscrite à la Table et correspondant à la nature de la marchandise.

En cas de refus, les gares doivent signaler le fait à leur Arrondissement et, dans l'attente d'une solution, taxer à la 1re série du tarif général.

Il va sans dire que la gare expéditrice ne doit pas accepter une marchandise sous une désignation de la

Table autre que celle se rapportant exactement à la nature de cette marchandise, c'est-à-dire qu'elle doit s'opposer aux fausses déclarations.

§ XIII. — TARIFS GÉNÉRAUX

Les tarifs généraux pour les transports à Petite Vitesse sur les grands réseaux (Est, État (ensemble du réseau), Midi, Nord, Orléans, P. L. M. et Ceintures de Paris) sont à la fois intérieurs et communs, c'est-à-dire qu'ils s'appliquent d'une gare quelconque à une gare quelconque desdits réseaux, aussi bien aux parcours effectués sur un seul réseau qu'à ceux intéressant deux ou plusieurs réseaux.

Ces tarifs se composent d'un certain nombre de barèmes applicables aux marchandises en général, aux voitures, aux animaux et au matériel roulant sur rails.

Ils comportent, en particulier, six séries entre lesquelles les marchandises sont réparties par la Classification générale dont il a été question au § XII ci-dessus.

A chacune de ces six séries correspond un barème portant un numéro de 1 à 6.

Ces barèmes ne sont applicables qu'aux colis pesant plus de 40 kilos; les colis dont le poids n'excède pas 40 kilos sont taxés à raison de 0 fr. 25 par tonne et par kilomètre, sans que la taxe puisse être supérieure à celle que devrait acquitter une expédition de même nature taxée sur 50 kilos.

Les gares sont munies de livrets donnant, à toutes distances, jusqu'à 1.500 kilomètres, les prix des barèmes suivants des tarifs généraux, non compris les frais accessoires, la majoration, ni l'impôt :

a) Marchandises en général.

Barèmes des six séries. Prix indiqués par tonne de 1.000 kilos ;

b) Voitures et animaux vivants.

Prix par pièce pour les voitures à 1 fond et à 2 fonds.

Prix par pièce pour les voitures de déménagement vides et prix par tonne de 1.000 kilos pour le chargement de ces voitures en sus de la taxe du vide.

Prix à la tête pour les animaux vivants.

Il reste ainsi aux tarifs généraux un petit nombre de prix dont le calcul suivant la distance incombe aux gares, à défaut de barèmes tout faits.

L'attention des taxateurs est appelée tout particulièrement sur la disposition prévue sous la rubrique « Exportation » au chapitre premier (art. 3) pour les marchandises, au chapitre II, article 25 *bis*, pour les voitures et animaux et au chapitre III, article 31, pour le matériel roulant.

Cette disposition accorde une réduction de 10 % sur les prix des tarifs généraux aux marchandises de toute nature (à l'exclusion des objets spécifiés dans les articles 11 (1re, 2e et 3e catégories) et 42 *bis*), aux voi-

tures et animaux et au matériel roulant expédiés sur une gare d'un des réseaux participants desservant un point frontière ou un port de mer et exportés par ce point frontière ou ce port de mer. Cette réduction de 10 °/₀ ne porte pas sur les frais accessoires.

(*Voir à l'annexe l'exemple n° 4 pour l'application des tarifs généraux*).

§ XIV. — TARIFS SPÉCIAUX

Comme les tarifs généraux, les tarifs spéciaux de Petite Vitesse sont à la fois intérieurs et communs (sauf quelques réglementations des tarifs P. V. 29 et 129), c'est-à-dire qu'ils s'appliquent pour les réseaux de l'Est, de l'État (ensemble du réseau), du Midi, du Nord, d'Orléans, de P. L. M. et des Ceintures de Paris, aussi bien aux parcours effectués sur un seul réseau qu'à ceux intéressant deux ou plusieurs réseaux.

La nomenclature de ces tarifs spéciaux est donnée ci-après :

P. V. n° 100. — Groupages de marchandises.

(*Voir à la fin du § les indications particulières relatives à ce tarif*).

P. V. n° 1-101. — Animaux vivants;

P. V. n° 2-102. — Céréales, farines, graines, légumes secs, pâtes alimentaires, pommes de terre;

P. V. n° 3-103. — Denrées, fruits, légumes, produits de laiterie;
P. V. n° 4-104. — Sel gemme, sel marin;
P. V. n° 5-105. — Betteraves, sucres, mélasses, dextrine, glucose, sirops;
P. V. n° 6-106. — Boissons;
P. V. n° 7-107. — Combustibles minéraux;
P. V. n° 8-108. — Combustibles végétaux;
P. V. n° 9-109. — Bois (autres que les bois de chauffage);
P. V. n° 10-110. — Chaux, ciment, plâtre;
P. V. n° 11-111. — Matériaux de construction;
P. V. n° 12-112. — Pierres et terres servant aux arts et métiers;
P. V. n° 13-113. — Minerais;
P. V. n° 14-114. — Produits métallurgiques;
P. V. n° 15-115. — Résines et bitumes, huiles minérales et combustibles liquides;
P. V. n° 16-116. — Corps gras et leurs dérivés;
P. V. n° 17-117. — Matières tinctoriales;
P. V. n° 18-118. — Produits chimiques;
P. V. n° 19-119. — Papiers, cartons et matières servant à la fabrication de ces produits;
P. V. n° 20-120. — Tissus et textiles;
P. V. n° 21-121. — Produits céramiques, verreries;
P. V. n° 22-122. — Amendements, engrais;

P. V. n° 23-123. — Arbres et arbustes vivants, fourrages, paille, plantes vivantes, etc...;

P. V. n° 24-124. — Mobiliers, objets manufacturés divers;

P. V. n° 25-125. — Emballages vides;

P. V. n° 26-126. — Emballages vides en retour;

P. V. n° 27-127. — Dépouilles d'animaux et produits accessoires;

P. V. n° 28-128. — Matériel d'entrepreneur, de fêtes, de chemins de fer et de tramways, voitures;

En outre des tarifs énumérés ci-dessus, il existe un tarif spécial P. V. n° 29-129 comportant des réglementations diverses.

Voici les réglementations qui, actuellement, font l'objet à la fois d'un tarif intérieur et commun :

Tarif P. V. 29-129. — Chapitre premier. — Masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles.

Tarif P. V. 29-129. — Chapitre IV. — Transports en wagons fournis par les expéditeurs ou les destinataires ou qui pourraient être donnés en location par une Administration de Chemins de fer.

Tarif P. V. 29-129. — Chapitre XIII. — Transports par trains complets.

Certaines réglementations des anciens tarifs intérieurs P. V. 29 propres à chaque réseau et de l'ancien

tarif P. V. 129 ont été maintenues. Celles de ces réglementations, particulièrement importantes, des anciens tarifs P. V. 29 sont indiquées ci-après :

Chapitre II. — Frais de location du matériel envoyé sur les embranchements particuliers ; mode de taxation des marchandises en provenance ou à destination de ces embranchements.

Chapitre III. — Dispositions spéciales pour les objets et animaux admis à des concours ou à des expositions officielles.

Chapitre V. — Conditions de soudure des tarifs.

Chapitre VIII. — Enlèvement des marchandises, magasinage.

Chapitre IX. — Transports sur les voies des quais.

Les tarifs spéciaux comportent :

a) soit l'abaissement de la série du tarif général.

Par exemple, le tarif spécial P. V. 3-103 stipule pour les amandes sèches l'application des prix de la 3e série par wagon chargé de 8.000 kilos ou payant pour ce poids, alors qu'au tarif général les amandes sèches sont taxées à la 2e Série ;

b) soit des barèmes kilométriques spéciaux.

Par exemple, au tarif spécial P. V. 1-101 il est prévu des barèmes spéciaux applicables aux animaux vivants par mètre superficiel du plancher des wagons ;

c) soit des barèmes kilométriques entre lesquels se

trouvent réparties la plupart des marchandises figurant dans les divers tarifs spéciaux.

Les barèmes visés en *c* sont désignés par les lettres suivantes :

A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, L, M, N, RA, RB, RC, RD, RE, RF, RG.

Généralement, les prix des tarifs spéciaux sont applicables d'après le poids et suivant une condition de tonnage déterminée.

Quelquefois cette condition de tonnage est fixée par expédition.

Exemple : Tarif P. V. 2-102. — Blé. Barème RG applicable par expédition d'au moins 10.000 kilos ou payant pour ce poids.

Le plus souvent, la condition de tonnage est imposée par wagon.

Exemple P. V. 10-110. — Plâtre. Barème K par wagon chargé de 10.000 kilos ou payant pour ce poids.

Parfois, il est prévu des réductions sur les prix des barèmes pour certaines conditions de tonnage,

Exemples P. V. 3-103. — Coques d'arachides. — Barème L réduit de 3 °/₀ par wagon chargé de 20.000 kilos ou payant pour ce poids.

P. V. 7-107. — Réduction de 5 °/₀ accordée à certains combustibles sur les prix des barèmes par wagon de 10 tonnes pour les transports remis par expédition

d'au moins 180.000 kilos dans des wagons utilisés à leur capacité complète.

La plupart des tarifs spéciaux prévoient une réduction pour les marchandises destinées à l'exportation. Généralement cette réduction est de 10 °/₀, parfois elle s'élève à 20 et 25 °/₀; elle ne porte pas sur les frais accessoires.

Le fascicule qui comporte les prix tout calculés des six séries du Tarif Général, pour les distances jusqu'à 1.500 kilomètres, donne également les prix des barèmes A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, L, M, N, RA, RB, RC, RD, RE, RF, RG.

Les gares sont munies aussi de deux autres fascicules indiquant également les prix tout calculés, pour les distances jusqu'à 1.500 kilomètres, des six séries du Tarif Général et des barèmes A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, L, M, N, RA, RB, RC, RD, RE, RF, RG,

a) avec réduction de 3 °/₀;

b) avec réduction de 5 °/₀.

Enfin, le fascicule des prix tout calculés des tarifs généraux pour les voitures et les animaux comporte, pour les voitures, les prix par pièce du tarif P. V. 28-128 et, pour les animaux, les prix par mètre superficiel du tarif P. V. n° 1-101.

Les prix tout calculés des divers fascicules ne comprennent ni les frais accessoires, ni la majoration, ni l'impôt.

(*Voir à l'annexe exemple n° 5*).

Indications particulières relatives au tarif P. V. n° 100. — Ce tarif s'applique aux marchandises de toute nature groupées par un même expéditeur à l'adresse d'un même destinataire pour former un chargement de wagon complet de 5.000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids, à l'exclusion :

1° des matières dangereuses (explosibles ou inflammables) classées par Arrêté ministériel dans les trois premières catégories du Règlement des matières dangereuses;

2° des marchandises de valeur énumérées à l'article 42 *bis* des conditions d'application du Tarif Général;

3° des marchandises de toute nature dont la valeur excède 25 francs par kilogramme.

Il y a lieu de remarquer que les chargements constitués par des marchandises d'une seule et même espèce peuvent profiter, à défaut de tarification plus réduite, dudit tarif P. V. 100, comme les chargements constitués par des marchandises différentes.

Les expéditeurs qui ont à effectuer le chargement doivent toujours fermer à clef (ou cadenasser) et plomber les portes des wagons. Ils doivent également plomber le chargement des wagons découverts bâchés. Dans tous les cas la fermeture doit être établie de façon à ne pouvoir être violée sans trace apparente d'effraction.

(*Voir à l'annexe exemple d'application n° 6*).

§ XV. — CONDITIONS D'APPLICATION DES TARIFS P. V.

L'application des tarifs de petite vitesse est soumise à un certain nombre de règles qu'on trouve dans les Tarifs généraux intérieurs et communs pour les transports à Petite Vitesse sur les grands réseaux,

Et, en outre, pour les tarifs spéciaux,

Dans les « *Conditions générales d'application des Tarifs spéciaux de Petite Vitesse* », communes à tous les réseaux.

Les divers tarifs spéciaux comportent en outre des conditions d'application particulières.

Quand les conditions d'application des tarifs spéciaux dérogent à certaines conditions d'application des tarifs généraux, ces dernières cessent d'être applicables en tout ce qu'elles ont de contraire aux précédentes, mais le surplus des conditions d'application des tarifs généraux reste applicable.

A. — Conditions d'application des tarifs généraux P. V. communes à tous les réseaux.

Les *principales* règles, au point de vue de l'application des tarifs, contenues dans ces conditions, sont les suivantes :

a) Envois composés de marchandises de séries différentes. — Lorsqu'un envoi à taxer au *tarif général* est composé de marchandises de séries différentes, il y a lieu de considérer deux cas :

1° L'expéditeur n'a pas déclaré séparément les poids pour chacune des natures de marchandises;

Dans ce cas, la taxe est établie comme si l'envoi était composé tout entier de la marchandise passible de la série la plus élevée;

2° L'expéditeur a déclaré séparément les poids pour chacune des natures de marchandises;

Dans ce cas, chacune des marchandises est taxée séparément d'après son poids et suivant la série à laquelle elle appartient.

b) Frais de gare, de manutention, de transmission, de transbordement. — Sauf indication contraire insérée dans les tarifs, il est perçu, pour la manutention, la transmission et le transbordement des envois, en sus de la taxe de transport proprement dite, les droits indiqués dans le tableau d'autre part :

MARCHANDISES EN GÉNÉRAL TRANSPORTÉES PAR EXPÉDITION DE :		Moins de 4.000 kilos	4.000 kilos ou par wagon complet
		Par 1.000 kilos	
Frais de chargement	au départ	0 60	0 45
	à l'arrivée	0 60	0 45
Frais de gare	au départ	0 55	0 30
	à l'arrivée	0 55	0 30

VOITURES ET ANIMAUX		Voitures par pièce	ANIMAUX DE TAILLE		
			grande	moyenne	petite
			par tête		
Frais de chargement	au départ	1 50	0 75	0 30	0 15
	à l'arrivée	1 50	0 75	0 30	0 15

NOTA. — Les frais de chargement ou de déchargement ne sont pas perçus lorsque les tarifs appliqués mettent **formellement** ces opérations à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

MATÉRIEL ROULANT SUR RAILS

Au départ, le matériel roulant est déchargé des chariots, qui l'ont apporté aux gares de chemins de fer et placé sur les rails; à l'arrivée, il est chargé sur les chariots qui doivent l'emporter, le tout, avec toutes les conséquences de droit, par les soins et aux frais des expéditeurs et des destinataires, et il n'est rien perçu pour cette double opération ni pour les opérations de gare.

TRANSMISSION ET TRANSBORDEMENT

PRIX CI-DESSOUS		Marchandises par tonne	Voitures par pièce	ANIMAUX DE TAILLE		
				grande	moyenne	petite
				par tête		
1° Expéditions transitant entre deux lignes d'intérêt général.						
lorsque l'échange du matériel	est possible	0 60	1 50	0 60	0 30	0 15
	est impossible	1 05	3 »	1 50	0 60	0 30
2° Expéditions transitant entre une ligne d'intérêt général et une voie ferrée d'intérêt local.						
a) Au profit du réseau d'intérêt général :						
lorsque l'échange du matériel	est possible	0 30	0 75	0 30	0 15	0.075
	est impossible	0 30	1 50	0 75	0 30	0 15

b) Au profit de la voie d'intérêt local :

Les droits de transmission et, le cas échéant, de transbordement fixés par la réglementation en vigueur sur ledit réseau.

Les frais de transmission ne sont pas perçus aux points de jonction entre eux des réseaux participant aux Tarifs généraux communs. En d'autres termes, qu'il s'agisse d'application de tarifs intérieurs ou communs, généraux ou spéciaux, il n'est pas perçu de frais de transmission aux points de jonction entre eux des réseaux de l'Est, de l'État (ensemble du réseau), du Midi, du Nord, d'Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et des Ceintures de Paris; on n'ajoute pas non plus les frais de transmission aux prix de tarifs intérieurs qui comprendraient déjà les frais de gare, exception faite toutefois des transports communs à des réseaux entre lesquels l'échange du matériel ne serait pas possible, soit par différence de largeur des voies, soit par différence dans la construction du matériel, etc...

c) Timbre et Enregistrement. — Chaque expédition à Petite Vitesse donne lieu à la perception, en sus de la taxe, d'un droit fixe de timbre de 0 fr. 25 au profit de l'État, et d'un droit fixe d'enregistrement de 0 fr. 15 pour rémunérer la Compagnie expéditrice de son travail d'écritures.

d) Désinfection. — Les wagons ayant transporté des animaux doivent être désinfectés après transport. Pour cette opération, tout transport d'animaux donne lieu à la perception d'une taxe de désinfection fixée comme suit :
0 fr. 60 par tête pour les chevaux, poulains, ânes, mulets;

0 fr. 45 par tête pour les bœufs, taureaux, vaches;
0 fr. 25 par tête pour les veaux et porcs;
0 fr. 10 par tête pour les moutons, agneaux, brebis, chèvres;

sans que, pour une même expédition, la taxe puisse être supérieure à 3 francs par wagon à un seul plancher et 4 fr. 50 par wagon à deux planchers.

Cette taxe n'est perçue qu'une fois pour un même transport, quels que soient les tarifs appliqués (communs ou intérieurs)

e) Marchandises légères ne pesant pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube. — Les dispositions à observer sont les mêmes que pour les transports à Grande Vitesse. (Voir plus haut § XI, A *d*, au chapitre 2.)

La surtaxe prévue par ces dispositions n'est pas applicable aux colis de 0 à 40 kilos taxés au prix de 0 fr. 25 par tonne et par kilomètre.

f) Matières inflammables ou explosibles, dangereuses, vénéneuses ou infectes. — Ces matières sont rangées en six catégories, suivant les indications de la Classification générale et de la Table générale des Marchandises.

Les marchandises de 1re catégorie sont taxées au tarif général majoré de 50 °/₀ (pour la dynamite, il est prévu des dispositions spéciales). Cette majoration du tarif général est réduite à 25 °/₀ pour les marchandises de 2e catégorie, à 10 °/₀ pour les marchandises de 3e caté-

gorie. Il n'y a aucune majoration pour les marchandises des 4e, 5e et 6e catégories.

Ces majorations de 50, 25 et 10 °/₀ ne sont d'ailleurs pas applicables lorsque le transport est taxé aux prix d'un tarif spécial.

Indépendamment de la taxe, il y a lieu d'observer qu'à chacune de ces catégories correspondent des mesures spéciales de sécurité à respecter (mode d'emballage ou de chargement, place dans les trains) lors de l'acceptation ou du transport des marchandises de l'espèce. Consulter à cet égard l'Ordre Général n° 19.

g) Colis lourds et objets de dimensions exceptionnelles. — Le régime de transport de ces colis et objets est défini par l'article 41 *bis* des tarifs généraux et par le Tarif spécial P. V. n° 29-129 (Chap. 1er).

Les observations qui suivent se rapportent à l'application du Tarif P. V. 29-129 qui est la plus fréquente.

Les colis lourds pesant plus de 10.000 kilos sont taxés comme suit :

a) Colis dont le poids n'excède pas 40 tonnes.

1° Taxe principale d'après les tarifs généraux ou spéciaux sur le poids réel, sans majoration;

2° Taxe additionnelle, d'après la taxe à la tonne appliquée au 1°, sur le poids réel diminué de 10 tonnes.

Par exemple, un colis de 25.000 kilos supportera une taxe principale sur 25.000 kilos, plus une taxe addition-

nelle sur 25.000 kilos — 10.000 kilos, soit sur 15.000 kilos.

b) Colis dont le poids est supérieur à 40 tonnes.

1° Taxe principale d'après les tarifs généraux ou spéciaux sur le poids réel, sans majoration.

2° Taxe additionnelle, d'après la taxe à la tonne appliquée au 1°, sur deux fois le poids réel diminué de 50 tonnes.

Par exemple, un colis de 50 tonnes supportera une taxe principale sur 50 tonnes, plus une taxe additionnelle sur $(2 \times 50^{T}) - 50^{T}$, soit sur $100^{T} - 50^{T} =$ 50 tonnes.

Des dispositions particulières sont prévues pour les masses indivisibles composées d'éléments divers et pour les voitures. D'autre part, il y a lieu de noter que les masses indivisibles transportées sur des wagons fournis par les expéditeurs sont exonérées, quel que soit leur poids, de toute taxe additionnelle sur un poids fictif.

Les objets d'une longueur de plus de $7^{m},50$, mais n'excédant pas 30 mètres, sont taxés, d'après le tarif P. V. 29-129, au prix des tarifs généraux ou spéciaux, compte tenu, s'il y a lieu, des dispositions prévues pour les colis lourds, sans que la taxe puisse être inférieure :

a) Si le tarif appliqué comporte un minimum de tonnage par wagon, à la taxe obtenue en comptant ce

minimum de tonnage pour chaque fraction indivisible de 7m,50 de longueur de chargement.

b) En tout autre cas, à 0 fr. 30 par kilomètre et par fraction indivisible de 7m,50 de longueur de chargement.

(*Voir à l'Annexe l'exemple n° 7.*)

Les objets dont la longueur est supérieure à 30 mètres, ou dont l'encombrement transversal excède 2m,80, ou qui dépassent le gabarit, ne peuvent être acceptés au transport qu'en vertu d'une autorisation spéciale de l'Administration Centrale qui doit être saisie de la demande d'un tel transport et qui fixe alors les conditions de tarification en même temps que les mesures à prendre, dans beaucoup de cas, pour la sécurité de la circulation.

Pour les colis lourds, les gares doivent saisir l'Administration Centrale toutes les fois que le transport de tels colis ne leur paraît pas pouvoir être effectué dans des conditions normales.

A noter que le tarif P. V. 29-129 prévoit des dispositions spéciales pour les transports d'objets de dimensions exceptionnelles empruntant les lignes à voie étroite incorporées dans les grands réseaux.

***B.* — Conditions générales d'application communes à tous les tarifs spéciaux de petite vitesse, communes à tous les réseaux.**

Les dispositions les plus importantes de ces conditions, au point de vue du calcul des taxes, sont les suivantes :

a) Recherche de la taxe la plus économique. — Lorsque l'expéditeur a revendiqué l'application du tarif le plus réduit, sans indiquer d'itinéraire, la taxe *doit* être calculée par l'itinéraire — *quel qu'il soit* — qui donne le prix total le plus réduit, en soudant l'un à l'autre, s'il y a lieu, en un ou plusieurs points, et si aucune clause ne l'interdit, les prix des tarifs spéciaux ou généraux des Grands Réseaux.

Les nouveaux tarifs spéciaux ont à peu près fait disparaître cette recherche de la taxe économique, ces tarifs, ainsi qu'il a été expliqué, ne comportant que des barèmes kilométriques applicables aussi bien aux parcours intérieurs effectués sur les grands réseaux qu'aux parcours communs à deux ou plusieurs réseaux.

Seul, le réseau du Midi a conservé une tarification particulière pour le transport de certaines marchandises sur la ligne de Bordeaux-Saint-Jean à Cette-Ville, viâ Toulouse-Matabiau, ainsi que sur les sections de Narbonne à La Nouvelle, de Narbonne à Sallèles d'Aude et de Moux-Aude à La Redorte. Cette tarification fait

l'objet d'une annexe aux Tarifs généraux de Petite Vitesse qui figure au Recueil-Chaix.

Ce n'est que l'intervention de cette annexe qui peut donner, dans certains cas, une taxe inférieure à celle des autres tarifs.

A noter que la taxe la plus réduite peut s'établir ainsi non seulement par l'itinéraire court, mais aussi parfois par un itinéraire différent de l'itinéraire court.

(*Voir à l'annexe du présent manuel l'exemple n° 8*).

Cas de revendication d'un itinéraire par un expéditeur.

La taxe *doit* être établie par l'itinéraire revendiqué. Mais une particularité se présente dans le cas de revendication d'un itinéraire autre que l'itinéraire court. Pour les transports intéressant deux ou plusieurs réseaux, les barèmes communs (sauf dispositions spéciales qui seraient prévues dans les tarifs) ne peuvent être appliqués de bout en bout. Ces barèmes sont appliqués séparément pour les parcours effectués sur les réseaux intéressés, comme s'il s'agissait de parcours intérieurs. Cependant, il peut y avoir intérêt à faire alors une soudure à l'intérieur du réseau expéditeur ou du réseau destinataire comme l'indique à l'annexe l'exemple n° 9.

b) Soudure des taxes a l'intérieur d'un réseau. — Lorsque deux prix sont *soudés* à l'intérieur d'un réseau,

pour l'obtention de la taxe la plus économique, il est perçu sur les réseaux d'Orléans et du Midi, sauf indication contraire explicitement formulée dans les tarifs, des **frais de soudure** fixés par le tarif P. V. n° 29 (Chap. V) de celui de ces deux réseaux sur lequel est faite cette soudure.

Ces frais sont de 0 fr. 20 par tonne et doivent être ajoutés, à *chaque* point de soudure, à *chacun* des prix soudés.

Toutefois, la taxe de soudure de 0 fr. 20 ne doit pas être ajoutée à celui des prix soudés qui contiendrait déjà les frais de gare ou qui résulterait d'un tarif exemptant de la perception des frais de gare.

Les trois cas suivants peuvent ainsi être envisagés :

	Taxe de soudure à compter.
a) Soudure de deux prix ne comportant pas les frais de gare	0 fr. 20 × 2 = 0 fr. 40*
b) Soudure d'un prix ne comportant pas les frais de gare à un prix les comportant	0 fr. 20*
c) Soudure de deux prix comportant les frais de gare.	Néant.

* A majorer de 50 °/₀ conformément à l'arrêté ministériel du 9 avril 1918 portant modification des frais accessoires.

Les réseaux autres que le P.-O. et le Midi ne perçoivent pas de frais de soudure.

c) Calcul de la taxe dans certains cas particuliers. — 1° Lorsque le tonnage d'un envoi remis au transport n'atteint pas le poids minimum fixé par le tarif spécial pour l'application de la tarification réduite, on doit cependant, s'il y a avantage pour l'expéditeur, — ayant revendiqué le tarif réduit — taxer sur ce poids minimum comme s'il était atteint.

Soit, par exemple, à taxer entre deux gares distantes de 45 kilomètres une expédition de 9.000 kilos de *chaux en sacs*.

Le Tarif spécial P. V. n° 10-110 prévoit l'application du barème K à augmenter des frais de gare, à la chaux par wagon chargé de 10.000 kilos ou payant pour ce poids, le chargement et le déchargement devant être effectués par l'expéditeur et le destinataire.

D'autre part, la chaux en sacs, sans condition spéciale de tonnage, est taxée à la 5e série du Tarif général à augmenter des frais de chargement, de déchargement et de gare.

A 45 kilomètres la 5e série donne ainsi :

$$4.50 + 1.50 = 6 \text{ fr. } » \text{ par tonne.}$$

Le barème K donne :

$$3.20 + 0.60 = 3 \text{ fr. } 80 \text{ par tonne.}$$

La première de ces taxes, appliquée sur le poids réel de l'envoi, donnerait : 6 fr. $\times$ 9^t = 54 fr.; l'expéditeur aura avantage à payer le prix du tarif spécial pour *10.000 kilos*, c'est-à-dire 3.80 $\times$ 10^t = 38 fr., et c'est cette dernière taxe qui est applicable, le chargement et le déchargement devant alors être laissés aux soins de l'expéditeur et du destinataire;

2° Lorsque plusieurs marchandises, ne pouvant pas s'avarier au contact l'une de l'autre ni se confondre, sont remises ensemble au transport par un même expéditeur pour un même destinataire, et qu'elles bénéficient toutes les deux des mêmes prix et conditions, on doit taxer comme si l'envoi tout entier était constitué par une seule de ces marchandises.

Par exemple, les briques non émaillées en terre cuite et les carreaux en terre cuite unicolores bénéficient les unes et les autres, au tarif spécial P. V. n° 11-111, sous les mêmes conditions, du barème K pour les envois par wagon chargé de 10.000 kilogrammes, ou payant pour ce poids; ce barème sera applicable à un envoi composé de 6.000 kilos de briques non émaillées en terre cuite et de 4.000 kilos de carreaux en terre cuite unicolores, adressés par un même expéditeur à un même destinataire;

3° Si, dans les mêmes conditions, l'envoi se compose de marchandises taxées à des prix différents, la taxe,

s'il y a avantage pour l'expéditeur, sera néanmoins établie comme si l'envoi était constitué tout entier par la marchandise taxée au tarif le plus élevé. (*Voir à l'Annexe l'exemple n° 10.*)

d) Barèmes communs a plusieurs réseaux. Calcul des taxes. — Les barèmes communs doivent être appliqués sur la plus courte distance, donnée par les tableaux A et B ou obtenue à l'aide de l'annexe n° 1 au tableau général des distances kilométriques du réseau d'Orléans (voir chapitre 1er, § III *c* 1° et 3°). Il n'y a pas lieu d'envisager, dans la situation actuelle, d'autre mode d'application, tous les grands réseaux et les Ceintures de Paris participant à tous les barèmes communs, sauf toutefois pour le tarif P. V. 1-101 en cas de désignation de points d'arrêt en dehors de l'itinéraire court.

ANNEXE

EXEMPLES D'APPLICATION

Exemple n° 1

APPLICATION DES MAJORATIONS DE 25 % ET DE 115 % ET DE L'IMPOT

Soit une expédition P. V. en port dû dont le montant des frais s'établit comme suit :

	SOMMES	
	à majorer	à ne pas majorer
Embranchement particulier, taxe locative	1 20	
Droit de timbre.		0 25
Débours		3 »
Taxe de transport sur le réseau	58 70	
Remboursement.		500 »
Surtaxe locale		0 30
Camionnage à l'arrivée		2 »
	59 90	505 55
	565 45	

Les majorations de 25 °/₀ et de 115 °/₀, soit au total 140 °/₀, ne s'appliquent qu'aux sommes représentant la taxe de transport et ses accessoires; pour l'expédition en jeu la majoration totale est en conséquence de :

$$\frac{59^{f},90 \times 140}{100} = 83 \text{ fr. } 85$$

Le montant total à percevoir sera alors de :

59 fr. 90 + 83 fr. 85 + 505 fr. 55 = **649 fr. 30.**

L'impôt établi par l'État sur les taxes de transport n'est perceptible que sur le montant total des taxes soumis à la majoration y compris la majoration de 25 °/₀ (la majoration de 115 °/₀ en est exclue).

A la somme précitée de 649 fr. 30 il y a lieu d'ajouter $\frac{59^{f},90 \times 1.25(1) \times 10}{100} = 7$ fr. 50 si l'expédition se compose de marchandises pour lesquelles le tarif général prévoit l'application de l'une des quatre premières séries; si, au contraire, il s'agit de marchandises passibles des 5ᵉ et 6ᵉ séries du tarif général la perception de l'impôt est de $\frac{59^{f}.90 \times 1.25\,(1) \times 5}{100} = 3$ fr. 75.

Le droit d'enregistrement est décompté à part, comme suit, y compris les majorations et l'impôt :

0 fr. 40 lorsque l'impôt est de 10 °/₀

0 fr. 35 lorsque l'impôt est de 5 °/₀

Ce droit s'ajoute, bien entendu, à la somme à percevoir évaluée ainsi qu'il est indiqué ci-dessus.

(1) La somme de 1 fr. 25 représente une taxe de 1 fr. augmentée de la majoration de 25 °/₀.

Exemple n° 2

TAXATION D'UNE MARCHANDISE LÉGÈRE

Taxer l'expédition à grande vitesse, de Paris-Austerlitz à Couhé-Vérac, d'un objet dont la désignation figure avec un astérisque à la classification des marchandises P. V., pesant 1.320 kilos et ayant sur les trois principales dimensions les longueurs maxima suivantes :

Longueur 2^m75, largeur 1^m60 et hauteur 2^m10.

La taxe est calculée d'après le volume d'une caisse qui serait susceptible de contenir cet objet et qui aurait ainsi le volume suivant :

$$2^m,75 \times 1^m,60 \times 2^m,10 = 9^{mc},24,$$

correspondant, à raison de 200 kilos par mètre cube, à un poids de $9^{mc},24 \times 200 = 1.848$ kilos. L'objet ne pesant que 1.320 kilos est donc soumis à la majoration.

La distance de Paris-Austerlitz à Couhé-Vérac est de 366 kilomètres et le prix par 1.000 kilogrammes donné à cette distance par le barème du tarif général des messageries pesant plus de 40 kilogrammes, est de 284 fr. 75 dont il faut déduire les frais accessoires ($2^f,30$) (1). Mais,

(1) Les frais accessoires ne sont pas, en effet, soumis à la majoration de 50 %.

les prix tout calculés comprenant également les majorations de 25 °/₀ et de 115 °/₀ cumulées et l'impôt (10 °/₀ en l'espèce), il faut déduire du prix total $2^f,30 \times 2^f,525$ (1) $= 5^f,80$, soit :

$$284^f,75 - 5^f,80 = 278^f,95.$$

Ce prix, majoré de 50 °/₀, ressort à :

$$278.95 + \frac{278.95}{2} = 418\ 45$$

et, en y ajoutant 5 fr. 80 de frais accessoires (majorations de 25 °/₀ et de 115 °/₀ et impôt de 10 °/₀ compris). 424 25

La taxe de transport de la caisse de 1.320 kilos, calculée avec ce prix de 424 fr. 25, serait de

$$424 \text{ fr. } 25 \times 1^t.320 = 560 \text{ fr.}$$

Mais, d'après la règle fixée par les Conditions d'application, cette taxe ne peut être supérieure à celle qu'on aurait en appliquant le prix normal de 284 fr. 75 au poids de 1.848 kilos trouvé plus haut, en comptant 200 kilos par mètre cube pour le volume de la caisse capable de contenir l'objet en question.

Cette dernière taxe est ici de $1^t,85 \times 284$ fr. 75 $=$ **526 fr. 80**, inférieure à celle de 560 francs. Le prix de **526 fr. 80** est donc le prix applicable.

---

(1) La somme de 2 fr. 525 représente une taxe de 1 franc augmentée des majorations de 25 °/₀ et de 115 °/₀ et de l'impôt de 10 °/₀.

Exemple n° 3

APPLICATION DE LA CLAUSE DES STATIONS INTERMÉDIAIRES EN G. V.

Rechercher le prix de transport, de Poitiers à Étampes, d'une expédition composée de 200 kilos d'œufs, pour laquelle l'expéditeur a revendiqué le tarif le plus réduit.

La distance de Poitiers à Étampes est de 277 kilomètres; le barème du tarif général des denrées applicable aux œufs donne à cette distance pour les expéditions de plus de 40 kilos un prix par 1.000 kilos de 162 fr. 85 (y compris les frais de manutention, les majorations de 25 °/₀ et de 115 °/₀ et l'impôt).

Mais il existe au tarif spécial G. V. 14, chapitre 4, un prix spécial de Poitiers à Paris-Austerlitz pour les œufs par expédition d'au moins 50 kilogrammes ou payant pour ce poids.

Or, l'itinéraire le plus court entre Poitiers et Paris-Austerlitz est jalonné par Vernou et Artenay; il passe donc par Étampes qui se trouve ainsi *intermédiaire* entre Poitiers et Paris-Austerlitz.

L'envoi qui nous occupe à destination d'Étampes peut, dès lors, bénéficier du prix qu'il paierait s'il était à

destination de Paris-Austerlitz, si le prix pour Paris-Austerlitz est plus avantageux.

Le prix de 79 fr. 80 par 1.000 kilos de Poitiers à Paris-Austerlitz, inscrit au G. V. 14, chapitre 4, comprend les frais de manutention, la majoration de 25 °/₀ et l'impôt. En faisant déduction de cette majoration et de l'impôt qui est, en l'espèce, de 5 °/₀, il est ramené à :

$$\frac{79 \text{ fr. } 80}{1{,}3125\ (1)} = 60 \text{ fr. } 80 \text{ par } 1.000 \text{ kilos.}$$

et ce prix de 60 fr. 80, avec les majorations de 25 °/₀ et de 115 °/₀ cumulées et l'impôt de 5 °/₀, se trouve porté à : 60 fr. 80 × 2.4625 (2) = 149 fr. 72 à arrondir à 149 fr. 70.

Le prix de 149 fr. 70 étant plus réduit que celui de 162 fr. 85 résultant du tarif général doit être appliqué et on obtient ainsi la taxe suivante :

0 T. 200 × 149 fr. 70 = 29 fr. 95 (y compris les frais de manutention, les majorations et l'impôt).

---

(1) 1.3125 représente une taxe de 1 franc augmentée de la majoration de 25 °/₀ et de l'impot de 5 °/₀.

(2) 2.4625 représente une taxe de 1 franc augmentée des majorations de 25 °/₀ et de 115 °/₀ cumulés et de l'impôt de 5 °/₀.

Exemple n° 4

APPLICATION DES TARIFS GÉNÉRAUX DE PETITE VITESSE

Expédition de 2.000 kilos de chocolat

1° de Blois à Châteauroux

Le chocolat est inscrit à la classification générale des marchandises avec application des prix de la 1re série du tarif général, soit pour la distance de Blois à Châteauroux, 144 kilomètres, un prix par 1.000 kilos de : 22 fr. 60 + 2 fr. 30 pour frais de chargement, de déchargement et de gare = 24 fr. 90, et pour 2.000 kilos : 24 fr. 90 × 2t = 49 fr. 80, à augmenter des majorations et de l'impôt.

2° de Blois à Niort

Le tarif général étant commun à tous les réseaux est applicable par l'itinéraire le plus court donné par le tableau des distances de réseau à réseau, soit :
de Blois à Niort (tableau B) 227 kilomètres, 1re Série tarif général.

35 fr. 05 + 2 fr. 30 pour frais de chargement, de déchargement et de gare = 37 fr. 35 pour 1.000 kilos, et pour 2.000 kilos : 37 fr. 35 × 2t = 74 fr. 70, à augmenter des majorations et de l'impôt.

Exemple N° 5.

APPLICATION DES TARIFS SPÉCIAUX DE PETITE VITESSE

Expédition de 10.000 kilos de blé pour laquelle le tarif réduit a été revendiqué.

1° d'Artenay à Etampes.

Le blé est inscrit au tarif spécial intérieur et commun P. V. 2-102 avec application du barème RG par expédition d'au moins 10.000 kilos ou payant pour ce poids. C'est donc la tarification qui convient en l'espèce, soit pour la distance d'Artenay à Etampes, 46 kilomètres :

Barème RG. Prix par 1.000 kilos	3 fr. 70
à augmenter, suivant les conditions du tarif, des frais de gare, de chargement et de déchargement	1 fr. 50
Prix total par 1.000 kilos	5 fr. 20

et pour 10.000 kilos : 5 fr. 20 × 10 T. = 52 francs, taxe à augmenter des majorations et de l'impôt.

2° d'Artenay à Corbeil-Essonnes.

Le tarif P. V. 2-102 étant applicable aux relations entre tous les grands réseaux, c'est donc le barème RG qui trouve encore ici son application sur la distance de 95 kilomètres donnée par le tableau des distances de

réseau à réseau d'Artenay à Corbeil-Essonnes, soit :

Barème RG, prix par 1.000 kilos	7 fr. 60
à augmenter, suivant les conditions du tarif, des frais de gare, de chargement et de déchargement.	1 fr. 50
Prix total par 1.000 kilos.	9 fr. 10

et pour 10.000 kilos : 9 fr. 10 × 10 T. = 91 francs taxe à augmenter des majorations et de l'impôt.

Exemple N° 6.

APPLICATION DU TARIF P. V. 100

1° Expédition de Paris-Ivry à Limoges-Bénédictins (399 km.) composée d'un wagon chargé de 5.000 kilos d'articles divers (parfumerie, mercerie, tabletterie, droguerie, appareils d'éclairage, etc...)

Tarif P. V. 100. — Barème A

55 fr. 85 + 0 fr. 60 pour frais de gare = 56 fr. 45 par 1.000 kilos, soit pour 5.000 kilos : 56 fr. 45 × 5 = 282 fr. 25, à augmenter des majorations et de l'impôt.

2° Expédition de Bordeaux-Bastide à Lyon-Guillotière, via Clermont-Ferrand, itinéraire court, 583 kilomètres, composée d'nn wagon chargé de 6.000 kilos de légumes en conserve.

Il y a ici une comparaison à faire entre les prix du tarif spécial P. V. 3-103, ceux du tarif général et ceux du tarif P. V. 100.

Le tarif P. V. 3-103 reprend les légumes en conserve avec application de la 3e série du tarif général par wagon chargé de 10.000 kilos ou payant pour ce poids, soit pour 583 kilomètres un prix par 1.000 kilos de :

61 fr. 45 + 0 fr. 60 = 62 fr. 05

et pour 10.000 kilos : 62 fr. 05 × 10 = 620 fr. 50

Au tarif général, les légumes en conserve sont passibles de la première série, soit pour 583 kilomètres un prix par 1.000 kilos de :

84 fr. 80 + 1 fr. 50 pour frais de chargement, de déchargement et de gare = 86 fr. 30 et pour 6.000 kilos : 86 fr. 30 × 6 T. = 517 fr. 80.

Avec le tarif P. V. 100 la taxe est la suivante :

Barème A pour 5.000 kilos

Prix par 1.000 kilos pour 583 kilomètres :

77 fr. 95 + 0 fr. 60 pour frais de gare = 78 fr. 55

et pour 5.000 kilos : 78 fr. 55 × 5 T. = 392 fr. 75

Barème C pour 1.000 kilos en excédent de 5.000 kilos, soit pour 583 kilomètres

55 fr. 65 + 0 fr. 60 pour frais de gare. . 56 fr. 25

Taxe totale. . . . . 449 fr. »

C'est la taxe du P. V. 100 : 449 fr. qui est la plus réduite et qui est, par suite, applicable, augmentée, bien entendu, des majorations et de l'impôt.

Il va de soi, tant pour le 1° que pour le 2°, que l'application du tarif P. V. 100 est subordonnée à l'observation, par l'expéditeur, des conditions prévues au tarif pour le chargement, le plombage ou le cadenassage des wagons, etc...

Exemple n° 7

TARIFICATION A PETITE VITESSE D'OBJETS MESURANT PLUS DE 7m50 DE LONGUEUR

Taxation d'un transport de poteaux en bois de 12 mètres de longueur, chargés sur un seul wagon, des Bardys à Châteauroux, pour lequel le tarif réduit a été revendiqué, le poids du chargement étant de 4.000 kilos.

Le tarif spécial P. V. n° 9 prévoit pour les *Poteaux en bois* l'application du barème H, par wagon chargé de 5.000 kilos ou payant pour ce poids.

Le tarif général (4e série) reste donc applicable aux envois qui n'atteignent pas 5.000 kilos, à moins qu'il n'y ait avantage à payer les prix du tarif spécial pour ce dernier poids.

A 126 kilomètres, distance des Bardys à Châteauroux, le barème 4 du tarif général donne 13 fr. 35 par tonne, le barème H donne 9 fr. 30.

Ces prix doivent être augmentés de 0 fr. 30 par tonne, pour frais de gare au départ et de 0 fr. 30 par tonne, pour frais de gare à l'arrivée. (Voir chap. 3, § XV, A, *b*.) Il n'y a rien à ajouter pour frais de chargement ou de déchargement, les colis lourds et objets de dimensions exceptionnelles devant, aux termes du tarif P. V. n° 29-129, chapitre 1er, être manutentionnés par les expéditeurs et destinataires.

Les prix ci-dessus deviennent donc respectivement 13 fr. 95 et 9 fr. 90 par tonne (non compris les majorations de 25 °/₀ et de 115 °/₀.)

Ces données étant posées, il y a lieu de faire la comparaison suivante :

1° *Application de la 4e série sur 4.000 kilos ;*

La quatrième série donne avec les majorations de 25 °/₀ et 115 °/₀ :

13 fr. 95 × 2 fr. 40 (1) × 4 tonnes = 134 francs.

Cette somme est inférieure à celle qui correspond au minimum de 0 fr. 30, augmenté des majorations, fixé, par kilomètre et par fraction indivisible de 7m,50 de

(1) Cette somme de 2 fr. 40 représente une taxe de 1 franc majorée de 25 °/₀ et de 115 °/₀.

longueur. En effet, les poteaux mesurant 12 mètres comportent deux fractions indivisibles de $7^m,50$, et le parcours étant de 126 kilomètres, le minimum à respecter est ici de 126×0 fr. 30×2 fr. $40 = 90$ fr. 72, soit 90 fr. 70 pour une fraction de $7^m,50$ et pour les deux fractions 90 fr. $70 \times 2 = 181$ fr. 40.

C'est donc le prix de **181** fr. **40**, supérieur à la taxe de la 4e Série, qui doit être retenu pour la comparaison des taxes d'où doit résulter le choix de la taxe la plus réduite;

2° *Application du barème H sur un tonnage de 5.000 kilos par wagon*, en comptant fictivement autant de wagons qu'il y a de fractions indivisibles de $7^m,50$ de longueur, soit dans l'espèce 2 wagons, puisque les poteaux mesurent 12 mètres :

9 fr. 90×2 fr. $40 = 23$ fr. 76, soit 23 fr. 75×5 tonnes $\times 2 =$ **237** fr. **50**.

somme plus élevée que celle de 181 fr. 40 résultant de la première combinaison.

C'est donc la taxe de **181** fr. **40**, résultant de l'application du minimum de 0 fr. 30, augmenté des majorations, fixé par fraction indivisible de $7^m,50$ de longueur, qui demeure seule perceptible. Il y a lieu, bien entendu, d'ajouter l'impôt de 10 % dû à l'État.

Exemple N° 8.

RECHERCHE DE LA TAXE LA PLUS ÉCONOMIQUE AVEC L'ANNEXE AUX TARIFS GÉNÉRAUX DU RÉSEAU DU MIDI

Expédition de 7.000 kilos de vins en fûts, de Carcassonne à Périgueux, pour laquelle le tarif réduit a été revendiqué.

Le tarif spécial P. V. n° 6-106, intérieur et commun à tous les grands réseaux, prévoit pour les vins en fûts l'application du barème RC. par expédition d'au moins 7.000 kilos ou payant pour ce poids, soit pour la distance de Carcassonne à Périgueux (tableau B) 351 kilomètres :

Barème RC, prix par 1.000 kilos. . . .	30 fr. 05
à augmenter, suivant les conditions du tarif, des frais de gare, de chargement et de déchargement.	1 fr. 50
Prix total par 1.000 kilos. . . .	31 fr. 55

Mais il y a lieu de rechercher si l'intervention des prix de l'annexe aux tarifs généraux du réseau du Midi ne donne pas un prix plus réduit, comme suit :

Via Montauban (itinéraire court)

de Carcassonne à Montauban 142 kilomètres

Annexe aux tarifs généraux Midi § 6 (Barème n° 1) (y compris les frais accessoires qui ne sont soumis à aucune majoration, les barèmes de l'annexe approuvés par une Loi ne pouvant être modifiés par un simple arrêté ministériel) . . . . . 5 fr. 35

de Montauban à Périgueux 210 kilomètres

P. V. 6. Barème R C + 0 fr. 75. . . . 21 fr. 55

Prix total par 1.000 kilos. . . . 26 fr. 90

via Agen (itinéraire détourné)

De Carcassonne à Agen 212 kilomètres

Annexe aux tarifs généraux Midi § 6 (barème n° 1) (y compris les frais accessoires qui ne sont soumis à aucune majoration, les barèmes de l'annexe approuvés par une Loi ne pouvant être modifiés par un simple arrêté ministériel) . . . . . 6 fr. 75

d'Agen à Périgueux 153 kilomètres P. V. 6.

Barème RC. + 0 fr. 75 = ... 17 fr. »

Prix total par 1 000 kilos . . 23 fr. 75

C'est le prix obtenu par Agen qui est le plus réduit et qu'il convient d'appliquer, soit pour l'envoi qui nous occupe du poids de 7.000 kilos :

23 fr. 75 × 7 t. = 166 fr. 25

taxe à augmenter des majorations et de l'impôt.

Exemple n° 9.

TAXATION PAR UN ITINÉRAIRE REVENDIQUÉ PAR L'EXPÉDITEUR AUTRE QUE L'ITINÉRAIRE COURT

Expédition de Limoges-Bénédictins à Thiers composée de 5.000 kilos de porcelaine en cadres chargée dans un wagon, pour laquelle l'expéditeur a revendiqué le tarif réduit et l'itinéraire Gannat.

Le tarif intérieur et commun P. V. 21-121 prévoit pour la porcelaine en cadres le bénéfice du barème A par wagon chargé de 5.000 kilos ou payant pour ce poids. Mais, en vertu des dispositions de l'article 9 des conditions générales d'application des tarifs spéciaux P. V., ce barème ne peut entrer en jeu que par l'itinéraire court, c'est-à-dire, pour la relation Limoges-Bénédictins-Thiers, *via* Clermont (voir tableau B).

Il y a lieu, par conséquent, de rechercher la taxe économique, *via* Gannat, dans les conditions où les tarifs sont applicables par cette voie.

1re Combinaison.

De Limoges-Bénédictins à Gannat 224 kilomètres.

Tarif intérieur P. V. 21, barème A augmenté des frais de gare au départ, soit :

33 fr. 10 + 0 fr. 30 = ... 33 fr. 40

De Gannat à Thiers 68 kilomètres,

Tarif intérieur P. V. 21, barème A augmenté des frais de gare à l'arrivée, soit :

10 fr. 90 + 0 fr. 30 = ... 11 fr. 20

Prix total par 1.000 kilos . . 44 fr. 60

2e Combinaison.

De Limoges-Bénédictins à Saint-Sulpice-Laurière, point le plus rapproché de Limoges-B, dont l'itinéraire court pour Thiers (tableaux A et B) s'établit par Gannat :

34 kilomètres, tarif intérieur P. V. 21. Barème A augmenté des frais de gare au départ et des frais de soudure (P. V. 29, chapitre 5) soit :

5 fr. 45 + 0 fr. 60 = ... 6 fr. 05

De Saint-Sulpice-Laurière à Thiers, distance des tableaux de réseau à réseau, 259 kilomètres, *via* Gannat, tarif commun P. V. 121, barème A, augmenté des frais de soudure et des frais de gare à l'arrivée, soit :

37 fr. 65 + 0 fr. 60 = ... 38 fr. 25

Prix total par 1.000 kilos . . 44 fr. 30

3e Combinaison.

De Limoges-Bénédictins à Ris-Chateldon, dernier point dans la direction de Thiers dont l'itinéraire court

s'établit par Gannat. Distance du tableau de réseau à réseau 269 kilomètres.

Tarif commun P. V. 121. Barème A plus les frais de gare au départ (le tarif P. V. 29 P. L. M. ne prévoit pas de frais de soudure) soit :

38 fr. 95 + 0 fr. 30 = ... 39 fr. 25

de Ris-Chateldon à Thiers 22 kilomètres (distance obtenue par différence des distances de Gannat à Thiers et de Gannat à Ris-Chateldon).

Tarif P. V. 21, barème A augmenté des frais de gare à l'arrivée, soit :

3 fr. 50 + 0 fr. 30 = ... 3 fr. 80

Prix total par 1.000 kilos. . . 43 fr. 05

C'est le prix de la 3e combinaison qui est le plus réduit et qu'il convient d'appliquer, soit pour 5.000 kilos

43 fr. 05 × 5 t. = 215 fr. 25

taxe à augmenter des majorations et de l'impôt.

Exemple n° 10

ENVOIS CONSTITUÉS PAR DES MARCHANDISES BÉNÉFICIANT DE PRIX DIFFÉRENTS MAIS SOUMIS AUX MÊMES CONDITIONS

Rechercher la taxe applicable, entre deux gares P.-O. distantes de 200 kilomètres, à un wagon chargé de 6.000 kilos de chaux en sacs et de 4.000 kilos de carreaux en terre cuite, multicolores, expédié par un seul expéditeur à un seul destinataire avec revendication du tarif réduit.

La *chaux en sacs* bénéficie des taxes ci-après :

Par expédition d'au moins 50 kilos, 5e série du Tarif Général ; par wagon chargé de 10.000 kilos ou payant pour ce poids, barème K, à augmenter des frais de gare (tarif P. V. n° 10-110).

Les *carreaux en terre cuite multicolores*, par expédition d'au moins 50 kilos, sont taxés comme la chaux à la 5e série du Tarif Général ; par wagon d'au moins 10.000 kilos, ils bénéficient des prix du barème J, à augmenter des frais de gare (tarif P. V. n° 11-111).

A 200 kilomètres, les deux produits auraient donc respectivement à payer :

Chaux :

Par expédition d'au moins 50 kilos,
16 francs + 1fr. 50 = ... 17 fr. 50 / par
Par wagon d'au moins 10.000 kilos, \ tonne.
10 fr. 50 + 0 fr. 60 = ... 11 fr. 10

Carreaux en terre cuite multicolores :

Par expédition d'au moins 50 kilos,
16 francs + 1 fr. 50 =. . . . 17 fr. 50 / par
Par wagon d'au moins 10.000 kilos, \ tonne.
13 francs + 0 fr. 60 =. . . . 13 fr. 60

En taxant chaque marchandise séparément, la taxe serait :

6 tonne de chaux à 17 fr. 50 . . . . . 105 fr.
4 tonnes de carreaux en terre cuite multicolores à 17 fr. 50 . . . . . 70 fr.

TOTAL. . . . . *175* fr.

Par wagon de 10.000 kilos, les carreaux en terre cuite multicolores sont taxés à un prix plus élevé (13 fr. 60) que la chaux (11 fr. 10). Il y a donc à rechercher si l'expéditeur a avantage à ce que l'envoi soit taxé tout entier comme carreaux en terre cuite

multicolores. Or, 10 tonnes de carreaux en terre cuite multicolores à 13 fr. 60 acquittent une taxe de **136** fr.

L'expéditeur a donc avantage à cette dernière combinaison, qui devra être appliquée, en ajoutant, bien entendu, les majorations et l'impôt.

5.500 brochures in-16 jésus bulle 20 k.

6966. — Paris. — Imp. Hemmerlé, Petit et Cie. (541-6-21).

THE LIBRARY OF THE
AUG 25 1924
UNIVERSITY OF ILLINOIS

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 067989100